



M comme Marche... ou crève

Lourdes Diaz Olvera, Cissé Kane

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Cissé Kane. M comme Marche... ou crève. GODARD X. (Ed.). Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif, INRETS ; Karthala, pp. 191-202, 2002. halshs-00080428

HAL Id: halshs-00080428

<https://shs.hal.science/halshs-00080428>

Submitted on 19 Sep 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

M

comme Marche ou ...crève

Lourdes DIAZ –OLVERA et Cissé KANE

in GODARD X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, collection Economie et Développement, pp. 191-202.

Dans les villes d'Afrique subsaharienne, la crise économique s'est traduite par une pauvreté endémique des populations et dans le secteur des transports, par un faible équipement des ménages en véhicules individuels et le désengagement des Etats en tant que fournisseur ou régulateur de l'offre de transport collectif. Avec une extension rapide de l'espace urbain, les citadins voient alors les distances de déplacement s'allonger et les solutions pour se déplacer diminuer, le seul mode de transport vraiment accessible à la grande majorité de la population étant la marche.

A Ouagadougou, 42% des déplacements sont réalisés à pied, ce taux montant à 57 % à Bamako, 69 % à Niamey et 73 % à Dakar (Diaz Olvera et alii, 1998 ; Diaz Olvera et alii, 1999a ; Syscom, 2001). A Kinshasa, ville d'environ 6 millions d'habitants, la forte diminution de l'offre de transport est vécue au quotidien par des milliers de kinois obligés de prendre la *ligne 11*, la marche à pied, "surnommée ainsi en souvenir du temps où Kinshasa avait dix lignes [de bus] bien desservies. Certains marchent ainsi depuis les quartiers périphériques de Kimbanseke ou de Masina, à une vingtaine de kilomètres du centre-ville" (Lumisa, 2000). A Abidjan, un tiers des actifs dont l'emploi n'est pas situé dans le quartier d'habitation s'y rend à pied (Yapi-Diahou, 2000). A Lusaka, 71 % des pauvres ne peuvent pas payer le transport collectif et doivent marcher pour se rendre au travail (Narayan et alii, 2000).

Par ailleurs, la marche s'effectue très fréquemment dans des conditions peu favorables (**voir Q comme Quelle galère**). Une étude qualitative sur la ville de Dakar (Godard et alii, 1996) évoque des situations auxquelles les villes du Nord sont relativement peu confrontées à présent et qui sont pourtant le lot quotidien des villes africaines : déversement des eaux usées,

saleté, agressions, mauvaises odeurs, ensablement, manque d'éclairage, chaleur, risque d'accident, bruit, encombrement des trottoirs, pollution...

Etant donné son importance, il importe de comprendre le rôle de la marche à pied. Nous présentons d'abord quelques éléments permettant de comprendre pourquoi elle n'est pas toujours considérée comme un mode de transport, aussi bien par les techniciens du transport que par les citoyens eux-mêmes. Ensuite, à partir essentiellement d'enquêtes mobilité réalisées dans les années 90, nous apportons quelques éléments de connaissance sur les pratiques des piétons pour ensuite nous concentrer sur la mobilité des piétons de Niamey. Enfin, nous abordons la marche sous l'angle de l'opinion des citoyens de Bamako et Niamey sur ce mode de déplacement.

Un moyen de transport ?

La marche à pied est sans aucun doute le moyen le plus ancien pour pouvoir se déplacer, aussi bien en milieu rural qu'en ville et cela quelle que soit la distance. Sans aller trop loin dans l'histoire, observons que 45 000 travailleurs indigènes de Kinshasa devaient déjà à la fin des années quarante parcourir en moyenne 5 km à pied quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail (Mwanza, 1997). Pourquoi donc la marche n'est-elle pas considérée comme un moyen de transport à part entière, au même titre que les modes mécanisés ?

L'influence de la technique

Cela est dû probablement au fait que à l'origine la demande de transport a été appréhendée à travers le nombre de véhicules motorisés circulant sur un axe ou sur un réseau. Cette définition qui répondait aux besoins d'information pour alimenter les premiers modèles de trafic a évolué progressivement en fonction des connaissances sur la mobilité et des besoins en matière de planification urbaine. Actuellement, elle correspond au nombre de déplacements réalisés par un individu au cours d'une journée, quel que soit le moyen de transport utilisé, motorisé ou non.

Dans la plupart des pays du Sud, les objectifs et les ressources en matière de planification des transports et de planification urbaine ne sont pas les mêmes que dans les pays du Nord. L'approche techniciste initiale de la demande de transport s'est largement maintenue comme on peut l'observer dans de nombreuses enquêtes dont les résultats sont destinés essentiellement à l'usage des entreprises de transport, déjà présentes ou potentielles. Les déplacements à pied ont alors peu d'intérêt, à part ceux réalisés sur des distances longues pouvant donner lieu à un report modal vers les transports collectifs. Dans ces enquêtes les déplacements ne sont recueillis qu'à partir d'un seuil de distance ou de temps prédéfini, ce qui laisse de côté une grande

partie des déplacements à pied, et élimine la possibilité de connaissances des pratiques piétonnières dans leur ensemble. La conséquence immédiate en est une sous-estimation du niveau de mobilité quotidienne, une distorsion de la répartition modale et des difficultés de comparaison entre villes ou périodes différentes.

Ainsi, dans une enquête réalisée en 1978 à Kinshasa (Beau, 1978, cité par Mwanza, 1997 : 89) seuls les déplacements de 500 m et plus étaient recensés. L'enquête révélait un taux de mobilité de 1,25 déplacements/personne/jour dont 65 % des déplacements piétonniers, tandis qu'une enquête ultérieure recueillant l'ensemble des déplacements (Jica, 1986 cité par Mwanza, 1997 : 89) signalait un niveau de mobilité nettement supérieur, de 2,23 déplacements/personne/jour, dont 70 % des déplacements à pied. De même, pour les années 80, la part estimée de la marche à pied dans une dizaine de capitales africaines varie de 3 %, pour Lagos en 1985, à 63 %, pour Bamako en 1983 (études de cas Inrets-Transurb cités dans Godard et Teurnier, 1992).

L'influence des pratiques

La prise en compte de la marche comme moyen de transport dépend aussi de son utilisation. En effet, sauf cas de handicap, la marche est accessible à pratiquement toute la population et fait partie des mouvements naturels du corps humain. Elle est utilisée spontanément pour se déplacer à l'intérieur d'un lieu mais aussi pour aller d'un lieu à un autre, sans compter les nombreux métiers ambulants dans les villes du Sud pour lesquels la marche est partie inhérente de l'activité. De plus, elle dépend de multiples facteurs relevant de l'utilisateur lui-même (ses capacités physiques mais aussi sa position socio-économique), du déplacement (offre de transport, motif et heure du déplacement, distance à parcourir, coût...), et de l'environnement physique dans lequel se déroule le parcours. A ceci vient s'ajouter le fait que grâce à sa disponibilité, elle permet d'effectuer un déplacement dans sa totalité ou se combiner avec d'autres modes pour effectuer des trajets terminaux ou intermédiaires du déplacement sur des distances plus ou moins longues.

L'utilisateur peut alors mettre en place des stratégies pour combiner l'usage des modes au cas par cas selon sa capacité financière. A Dakar, des actifs pauvres ou des jeunes scolarisés utilisent des modes motorisés pour les aller-retours entre le domicile et le lieu de travail ou d'enseignement, le reste des déplacements étant réalisé à pied (Godard et *alii*, 1996 ; Kane, 1999). A Abidjan, des actifs se rendant au travail n'empruntent le bus "qu'au gré des opportunités et des intempéries" et "le prix du transport ainsi économisé sert à assurer le repas de midi, sans priver le reste du ménage" (Yapi-Diahou, 2000 : 183).

Les fonctions multiples de la marche rendent donc difficile la reconnaissance par l'individu moyen de la marche comme moyen de transport à part entière. Dans son imaginaire il associe plus facilement un déplacement à un voyage à l'aide d'un véhicule, motorisé de préférence, au pire non motorisé. L'éventail des utilisations de la marche complique alors la mesure des flux de déplacements à pied.

Les flux

Des enquêtes-ménages réalisées à Ouagadougou (1992), Bamako (1993) et Niamey (1996) nous fournissent un bon aperçu des pratiques de la marche à pied, tous les déplacements des habitants de 13 ans et plus ayant été recensés, quelle que soit leur distance (Diaz Olvera et alii, 1998, Diaz Olvera et alii, 1999 ; Pochet et alii, 1995). La part de la marche à pied dans les flux de déplacements quotidiens dans les villes subsahariennes varie entre deux déplacements sur cinq et trois quarts des déplacements, comme nous l'avons vu ci-dessus. Parmi ces trois villes, Ouagadougou présente le cas le plus atypique avec la part de la marche la plus faible imputable notamment au taux d'équipement élevé des ménages en deux-roues motorisés.

L'utilisation des modes est étroitement corrélée à la dimension spatiale du déplacement, la marche étant le mode quasi-exclusif à l'intérieur du quartier ou pour aller dans les quartiers limitrophes. L'existence d'une forte mobilité de proximité, se déroulant surtout dans le quartier d'habitation, s'appuie donc principalement sur la marche. Près de 45 % des flux piétonniers à Ouagadougou se réalisent ainsi sur des distances inférieures à deux kilomètres, ils sont encore 25 % pour les distances de 2 à 4 kilomètres, mais seulement environ 5 % pour celles de 8 km et plus. A Bamako, près de 60 % des déplacements durent 10 minutes ou moins. A Niamey, les deux tiers des déplacements piétonniers durent moins de 12 minutes.

Ces données ne doivent pas dissimuler l'existence de longs parcours pédestres. Ainsi, les déplacements à pied d'au moins une demi-heure représentent 10 % des flux des déplacements quotidiens à Bamako, et 8 % à Niamey. Une part non négligeable des déplacements pédestres correspond alors à des parcours longs et pénibles, surtout s'ils se répètent au retour.

La pratique de la marche varie également selon le motif de déplacement et selon les individus. A Niamey, elle capte un déplacement sur deux pour le travail, les accompagnements et les déplacements secondaires tandis qu'elle satisfait quatre déplacements sur cinq ou plus pour d'autres motifs tels que la religion et les achats. Certains individus utilisent des modes mécanisés pour quelques déplacements bien identifiés (plus longs ou liés à des activités contraintes), d'autres n'ont pas la possibilité d'accès à ces modes et la marche reste leur seul moyen de déplacement. Nous nous intéressons

maintenant à ce dernier groupe, dénommé *marcheurs exclusifs* ou simplement *marcheurs*, à partir du cas de Niamey.

Les marcheurs de Niamey

Les marcheurs niaméens représentent la moitié de la population de plus de 13 ans et sont majoritairement des citoyens ayant de faibles revenus ou sans revenus (92 %) habitant dans le centre et les périphéries loties (près des deux tiers). Il s'agit d'une population jeune (73 % ont moins de 35 ans), plutôt féminine (55 % sont des femmes), où l'on ne compte que 18% de chefs de ménage. Avec une forte présence de scolaires, étudiants et travailleurs (60%), la composition selon l'activité varie cependant selon le genre. Parmi les femmes on trouve plus d'inactives (54%), alors que les hommes marcheurs sont 76% à faire des études ou travailler.

La quasi-totalité des marcheurs (97%) n'a accès à aucun véhicule de transport et, de plus, 60 % appartiennent à des ménages ne possédant pas de véhicule. A titre de comparaison, pour le reste de la population, ces valeurs sont respectivement de 72 % et 46 %.

Les marcheurs effectuent en moyenne 4,4 déplacements journaliers, autant que la moyenne de la population, mais avec un usage de la marche plus diversifié car ils ne disposent que de ce mode-là pour se déplacer. Avec un budget temps transport de près d'une heure, plus de deux tiers de leurs déplacements ont une durée inférieure à 15 minutes et 14% durent 30 minutes ou plus.

Tableau 1 : La mobilité moyenne des niaméens “ marcheurs ” en jour de semaine (%)

	Déplacements (nombre)	Déplacements < 5 min. (%)	Déplacements >= 30 min. (%)	Budget temps transport (min.)
Hommes	5,2	20	16	69
Femmes	3,7	13	12	48
Ensemble	4,4	17	14	57

Les écarts de mobilité entre hommes et femmes, observés dans de multiples travaux, apparaissent aussi parmi les marcheurs exclusifs. Les hommes se déplacent plus que les femmes, réalisent plus de déplacements de très courte durée (dont une forte majorité liée à la pratique religieuse), mais se déplacent aussi davantage sur de longues distances. Le budget temps transport masculin est alors supérieur de vingt minutes à celui des femmes.

Le genre introduit ainsi un certain nombre de différences dans la mobilité mais la pratique ou non d'une activité scolaire ou professionnelle apporte aussi des contrastes par le biais des rythmes et des lieux dans lesquels ces activités se déroulent. Nous examinerons alors ces marcheurs exclusifs selon leur activité, en distinguant trois groupes, où l'influence du genre demeure : les inactifs, les scolaires et étudiants, et les actifs.

Les inactifs

Les inactifs sont le groupe le plus important (40 % des marcheurs), constitué pour moitié par des adultes jeunes (19-34 ans) et un sur quatre par des adultes âgés (35-54 ans). Ce groupe, où les femmes prédominent (74%), se déplace moins que la moyenne. Les sorties des inactifs ont lieu principalement dans le quartier du domicile, un peu plus pour des motifs liés au fonctionnement du ménage que pour la sociabilité. Avec plus de déplacements de proximité que la moyenne, leur budget temps est inférieur à la moyenne d'une douzaine de minutes.

Les scolaires et étudiants

Les étudiants (29 % des marcheurs) sont majoritairement des adolescents (72 % ont 14-18 ans), les garçons étant plus nombreux (55 %) que les filles. C'est le groupe qui se déplace le plus et sa mobilité s'organise pour les deux tiers autour des activités scolaires. Leur mobilité, moins concentrée sur le quartier de résidence que celle des autres catégories, est plus riche spatialement, débordant sur les quartiers limitrophes ou des destinations plus lointaines. Ils parcourent alors des distances plus longues, la moitié de leurs déplacements ayant une durée de plus de 15 minutes. Ainsi, leur budget temps transport est supérieur de 10 minutes à la moyenne de la population et près de 60 % des déplacements ont lieu aux périodes de pointe, contrairement aux autres catégories qui se déplacent majoritairement en heure creuse.

Les actifs

Les actifs, deuxième groupe le plus important (31 %), rassemblent principalement des adultes jeunes (46 %) et plus âgés (33 %), et leur taux de mobilité est intermédiaire entre les deux groupes précédents. Constitués en majorité par des non-salariés (70 %) et par des hommes (59 %), plus de la moitié travaillent à domicile (56 %) ce qui entraîne un niveau de mobilité faible pour les activités professionnelles et une persistance des déplacements de courte durée, majoritairement dans le quartier.

Tableau 2 : Caractéristiques de la mobilité des “ marcheurs ” selon leur statut d’occupation

	Inactifs	Scolaires et étudiants	Actifs
Déplacements (nombre)	3,7	5,1	4,5
Déplacements < 5 min. (%)	20	11	20
Déplacements >= 15 min. (%)	29	49	32
Déplacements >= 30 min. (%)	11	17	12
Motif de déplacement (%)			
Vie active	0	67	39
Vie sociale	48	19	27
Vie quotidienne	52	14	34
Répartition spatiale des déplacements(%)*			
Interne	72	49	62
Limitrophe	13	22	15
Radial	6	8	8
Éclaté	7	18	10
Autres	2	4	4
Budget temps transport (min.)	45	78	54

* Interne : à l’intérieur du quartier ; limitrophe : entre le quartier d’habitation et un quartier contigu ; radial : entre le quartier d’habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d’habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; autre : sans aucune extrémité dans le quartier d’habitation

Les praticiens exclusifs de la marche se trouvent donc essentiellement parmi la population la plus défavorisée, mais au sein même de cette population des différences sensibles demeurent selon le statut socio-économique. Pour les uns, l’espace urbain est restreint à celui entourant le domicile. Pour les autres, il est plus vaste mais sa fréquentation est due à une mobilité contrainte et au coût de la pénibilité de déplacements plus longs.

Les opinions

Dans le questionnaire de ces enquêtes ménages, les opinions sur les modes de transport ont été recueillies en deux temps à partir d’une grille de huit items. On demandait d’abord à l’enquêté (âgé de plus de 13 ans) quelles sont les trois qualités qu’il apprécie le plus quand il se déplace. Ensuite, on

lui demandait, pour chacun des modes de transport retenus¹, si ce mode satisfait ou non les différents items de la grille.

La place relative de la marche

L'analyse combinant les réponses aux deux questions permet de comparer les positions relatives des modes et dessiner une hiérarchie modale. Pour chacun des enquêtés on calcule un score par mode, en fonction du degré de satisfaction des attentes générales exprimées dans la première question. Le score varie de 0 (le mode ne correspond pas du tout aux attentes) à 3 (le mode répond parfaitement aux trois qualités recherchées).

Contrairement à certaines idées préconçues, la marche à pied n'est pas le mode le moins valorisé par la population. C'est le vélo qui apparaît tout en bas de l'échelle des préférences modales, certes suivi de très près par la marche à Bamako. A Niamey, la marche est aussi appréciée que les deux-roues moteur. Deux facteurs expliquent cette position relative de la marche. D'une part, l'image du vélo dans ces villes est très dégradée et en caricaturant à peine, le vélo est perçu comme un mode destiné aux plus pauvres et aux habitants des campagnes (**voir V comme Vélo**), davantage que la marche. D'autre part, la présence d'une offre de transport collectif plus ou moins développée modifie l'image relative des autres modes. A Bamako où l'offre est plus large qu'à Niamey, il est alors moins commun pour le citoyen moyen de marcher sur de longues distances.

Tableau 3 : Hiérarchie modale à Bamako et Niamey, selon le score des opinions

	Marche	Vélo	Deux-roues moteur	Voiture	Transports collectifs
Bamako	1,4	1,3	1,6	nd	1,8
Niamey	1,3	0,9	1,3	2,1	1,7

nd : information non recueillie lors de l'enquête

Des analyses similaires menées sur le vélo et la voiture ont montré que les utilisateurs d'un mode le sur-valorisent (Diaz Olvera et *alii*, à par.) et ceci se confirme dans le cas de la marche. A Niamey, ceux qui effectuent au moins un déplacement à pied dans la journée notent un peu plus favorablement la marche que les autres usagers (1,3 contre 1,1), sans que cela modifie pour autant la hiérarchie modale.

1. La marche à pied apparaît parmi les modes retenus dans les questionnaires des enquêtes de Bamako et Niamey mais non dans celle de Ouagadougou.

Qualité et défauts de la marche

Dépenser peu d'argent est la seule qualité idéale commune recherchée dans un mode de transport dans les deux capitales subsahariennes. A Bamako les autres qualités valorisées sont le gain de temps et la liberté spatiale tandis qu'à Niamey ce sont la sécurité et la liberté temporelle. Parmi ces qualités citées comme essentielles, la marche à pied répond uniquement au souci d'économie d'argent. En revanche, des qualités peu valorisées initialement apparaissent comme des atouts de la marche : la possibilité de se déplacer à plusieurs simultanément est commune dans les deux villes, la liberté temporelle à Bamako et " se faire voir par les autres " à Niamey.

Tableau 4 : Opinions sur les modes à Bamako et Niamey (%)

	Opinion générale		Opinion sur la marche	
	Bamako	Niamey	Bamako	Niamey
Gagner le maximum de temps	61	39	<u>9</u>	<u>5</u>
Dépenser peu d'argent	47	50	82	87
Pouvoir aller n'importe où	44	<u>25</u>	<u>36</u>	<u>30</u>
Pouvoir se déplacer à plusieurs au même temps	35	<u>23</u>	75	67
Se sentir à l'abri des accidents ou des vols	34	62	47	32
Etre libre d'aller et venir n'importe quand	<u>33</u>	59	50	54
Etre à l'abri du vent, de la poussière...	<u>27</u>	36	<u>4</u>	<u>3</u>
Se faire voir par les autres	<u>10</u>	<u>5</u>	47	66

Lecture du tableau : 61 % des enquêtés bamakois déclarent le gain de temps comme un des atouts recherchés dans un mode de transport et pour 9 % la marche à pied présente cette qualité. Les caractères en gras indiquent les trois réponses les plus fréquentes et ceux soulignés les réponses les moins fréquentes.

Par ailleurs, si le consensus n'apparaît pas parmi les citoyens des deux villes sur les atouts de la marche, il est manifeste en ce qui concerne ses défauts : la marche ne permet pas de se protéger des intempéries, de gagner du temps et n'offre pas de liberté au plan spatial.

Ces résultats montrent ainsi que si les défauts attribués à la marche sont communs aux deux villes, certaines des qualités recherchées sont variables et dépendent en partie du contexte local. Les deux atouts communs renforcent l'un le poids du facteur économique dans des contextes où environ 80 % des

habitants n'ont pas ou peu de ressources (Diaz Olvera et *alii*, 1999), et l'autre, le poids de la sociabilité, l'appartenance à la communauté étant socialement valorisée. A Niamey, où les traditions sont encore peut-être plus ancrées qu'à Bamako, cette dimension sociale transparaît également à travers la troisième qualité attribuée à la marche.

Conclusion : pour une meilleure prise en compte de la marche

Cet aperçu sur la marche à pied dans trois capitales subsahariennes nous montre son importance dans la mobilité quotidienne de la quasi-totalité des citadins. La marche y est davantage utilisée que dans d'autres contextes où existent des solutions alternatives de déplacement à moindre coût. Tel est le cas de l'Inde, où les transports tels que les *rickshaws* constituent une solution alternative, intermédiaire entre la marche et le transport collectif.

La ville étant par essence un lieu où les besoins de mobilité quotidienne se posent en raison de la dissociation fonctionnelle de l'espace, on imagine mal que les populations choisissent de rester en permanence dans l'espace délimité par leur capacité à se déplacer à pied. Une telle situation se traduit par un manque de participation à la vie urbaine préjudiciable à la citoyenneté et à la citoyenneté. Le citadin qui ne se déplace que dans son quartier a en effet un rapport limité à l'espace urbain et un réseau de communication sociale très restreint. Or, nul n'ignore l'importance de l'échange social dans la vie du citadin africain.

Dans les villes étudiées la pratique extensive de la marche lui confère une image relativement positive et largement partagée au sein de la population, malgré l'environnement urbain très souvent hostile en Afrique aux piétons, confrontés à de sérieux problèmes de sécurité. On peut donc valablement militer en faveur d'une amélioration globale des conditions de mobilité des populations urbaines qui passe à la fois par l'amélioration des conditions de marche et par un meilleur accès à la mobilité mécanisée, seule capable de compléter la mobilité de proximité lorsque les distances s'accroissent. Ceci a des implications en termes d'information et en termes d'action.

En termes d'information, une meilleure connaissance des déplacements et des trajets piétonniers devrait permettre de mieux cerner les pratiques de la marche afin que planificateurs et décideurs les prennent en compte dans les politiques de transport et de développement urbain. La marche mérite alors une attention particulière dans le dispositif des enquêtes de mobilité : il est nécessaire de la prendre en compte comme mode de transport à part entière quand elle est utilisée pour réaliser la totalité d'un déplacement, mais aussi comme mode de rabattement complémentaire des autres modes de déplacement, surtout motorisés. La marche conditionne en effet l'accès aux

transports collectifs et donc leur efficacité, et même l'usage de la voiture à travers les politiques de stationnement.

D'un point de vue méthodologique, la question de l'évaluation des distances et des durées de trajets à pied est complexe et nécessite des travaux novateurs négligés jusqu'alors en Afrique, étant donné le caractère très subjectif de ces variables pour les populations enquêtées. La description même des itinéraires piétonniers s'avère complexe en raison de la multiplicité et de l'éclatement de ces déplacements dans l'espace urbain, bien plus que pour les modes mécanisés.

En termes d'action, l'amélioration des conditions de la marche doit être recherchée de façon explicite et volontariste, avec plusieurs types d'interventions :

- Libération des trottoirs là où ils existent et création de trottoirs ou de chemins piétonniers dans les zones présentant des flux importants de piétons.
- Création d'aménagements pour les piétons en cas de co-habitation avec des modes motorisés, en vue d'accroître l'aménité et la sécurité de ces déplacements à pied (exemple des refuges piétons pour la traversée d'un axe de voirie). Des expériences de ces aménagements, adaptés au contexte des villes africaines, se sont mises en place récemment au Kenya et en Tanzanie (de Langen et Tembele, 2000).
- Repérage et aménagement éventuel des principaux itinéraires piétons intra ou interquartiers ou d'accès aux stations de transport collectif, avec un objectif de continuité et de sécurité de ces itinéraires.
- Lutte contre l'insécurité urbaine pouvant aller du renforcement de la présence des forces de l'ordre dans certaines zones à l'amélioration de l'éclairage public. La violence et les agressions en ville soumettent les piétons, plus vulnérables que tout autre usager, à une pression qui a pour effet de rallonger les itinéraires voire de limiter fortement leurs déplacements.
- Nettoyage de la voirie et évacuation des ordures ménagères qui tendent à s'accumuler sur les bas côtés de la voirie.

Au bout du compte si la marche est le mode dominant de déplacement dans les villes africaines qui concerne tous les groupes de population, il est le mode exclusif d'un nombre important de citoyens qui n'ont pas accès aux autres modes, ce qui en fait un mode indispensable à leur vie et à leur survie. C'est bien pourquoi il mérite davantage d'attention, comme le résume l'expression Marche...ou crève.

Références

- Langen, Marius de et Tembele, Rustica (compilateurs) (2000), *Productive and Liveable Cities. Guidelines for pedestrian and bicycle traffic in African cities*, Rapport pour la Banque mondiale, Delft, IHE, pag. mult.
- Diaz Olvera, Lourdes, Plat Didier, Pochet Pochet (à paraître), Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in Y. Bussière, J. L. Madre (éds.) *Démographie et demande de transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, Economica.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (1998), *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Let, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (1999a), *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Let, 126 p. + annexes.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (1999b), "Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou", *Revue Tiers-Monde*, Vol. XL, n°160, pp. 829-848.
- Godard, Xavier (ss dir.) ; Kane, Cissé ; Seck, Assane (1996), *Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire*. Rapport intermédiaire pour le Ministère de la Coopération, Arcueil, Inrets, sn p.
- Godard, Xavier ; Teurnier, Pierre (1992), *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris, Karthala-Inrets, 248 p. (Coll. Villes et citadins).
- Kane, Cissé (1999), *Représentations spatiales et mobilités des jeunes de Dakar*, Utrecht (Pays Bas), Université d'Utrecht, 231 p. (Coll. Nederlandse Geografische Studies 257).
- Mwanza, Mwanza wa (1997), *Le transport urbain à Kinshasa. Un noeud gordien*, , Cédaf-L'Harmattan, 150 p. (Coll. Cahiers Africains, n° 30).
- Narayan, D. ; Patel, R. ; Schafft, K. ; Rademacher, A. ; Koch-Schulte, S. (2000), *Voices of the Poor: Can Anyone Hear Us?* New York, OUP for World Bank.
- Pochet, Pascal et alii (1995), *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, Lyon-Arcueil, Sitrass, 170 p.
- Syscom (2001), *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (Emsu) 2000*, Rapport pour Cetud, 201 p.
- Yapi-Diahou, Alphonse (2000), *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*, Paris, L'Harmattan, 456 p. (Coll. Villes et Entreprises).